

---

## Fahrbericht Triumph Tiger 1200: Der Fehdehandschuh

Von Jens Riedel, cen

Es ist kein Geheimnis, wer bei den großen Reiseenduros als Benchmark und seit mehr als zwei Jahrzehnten die Motorrad-Zulassungsstatistik in Deutschland anführt. Nun startet Triumph erneut einen Versuch, dem Bestseller von BMW zumindest ein paar Kunden mehr abzugewinnen. Und auch hinter den Konkurrenten aus Österreich und Italien liegen die Briten mit der Tiger 1200 in der Käufergunst bislang zurück. Deshalb wurde jetzt nicht groß an der nächsten Evolutionsstufe gefeilt, sondern gleich ein komplett neues Modell auf die Räder gestellt. Geblieben ist nur der Name.

Die Typenbezeichnung für die einzelnen Modelle ist es zum Glück nicht. Das verwirrende Buchstabenspiel von XR über XRX und XCR bis XCA gehört der Vergangenheit. GT und Rally mag nicht ganz so markig klingen, sagt aber gleich, ob hier der eher straßenorientierte Tourer oder die offroadtaugliche Enduro gemeint ist. Mit den möglichen Zusätzen Pro und Explorer gibt es auch bei weiteren Orientierung klare Anhaltspunkte, wohin die Reise mit der jeweiligen Ausführung geht.

Das Basismodell ist die GT, darüber rangieren GT Pro und GTO Explorer. Die Rally gibt es nur in den beiden letztgenannten Ausführungen. Die wesentlichen äußeren Unterschiede sind schnell geklärt. Die GT hat vorne ein 19-Zoll-Rad und Gussräder, die Rally gönnt sich vorne 21 Zoll und Speichenräder. Hinten gibt es bei allen eine 18-Zoll-Bereifung. Laut Pressesprecher Uli Bonsel hat sich Triumph für eine Nummer größer als üblich entschieden, um dem Kunden eine größere und vor allem bessere Auswahl an Offroad-Reifen zu bieten. GT Explorer und Rally Explorer bieten unter anderem einen um zehn auf 30 Liter vergrößerten Tank und einen Toter-Winkel- und Spurwechselwarner. Los geht es bei 17.750 Euro, das Spitzenmodell Rally Explorer ist ab 22.450 Euro zu haben.

Nach wie vor kann Triumph gegenüber dem Gros der Konkurrenz mit einem Drei- statt Zwei-Zylinder-Motor als Besonderheit auftrumpfen. Und der hat es in sich. Er stammt in der neuen Tiger aus der Speed Triple und wurde ein wenig an den anderen Zweck angepasst. Macht unterm Strich immer noch 150 PS. Das sind neun PS mehr als bei der Vorgängerin und rund zehn Prozent mehr als bei vergleichbaren Kardan-Modellen. Doch weit wichtiger ist es den Entwicklern in Hinckley gewesen, die Tiger auf Diät zu setzen. Das Gewicht sank gegenüber dem Vorgängermodell um über 25 Kilogramm. Mit – je nach Version – 240 bis 261 Kilo darf die Raubkatze als absolutes Leichtgewicht im Segment gelten.

Zudem legte Triumph Wert auf eine schlanke Maschine. So besticht das neue Modell unter anderem durch einen geteilten Kühler, dessen Hälften auch noch längs statt quer zur Fahrtrichtung hinter der Tankverkleidung verschwinden. Dadurch konnte der Motor ein Stück weiter nach vorne rücken und trägt zur idealen Massenverteilung von 50:50 bei. Positiver Nebeneffekt: Der Motor strahlt weniger Hitze an den Fahrer ab. Durch den Wegfall der Umlenkung fürs Federbein gibt es mehr Platz für den Sammeltopf des Auspuffs, was ein extrem schlankes Endrohr erlaubt. Nur der Lenker durfte bei der Neuauflage des Adventure Bikes etwas in die Breite wachsen, um die Gelände-Performance zu verbessern.

All das ist deutlich spürbar. Die Tiger 1200 fühlt sich tatsächlich schlank und leicht an und zeigt ein extrem neutrales Fahrverhalten. Der Triple betört vor allem im unteren Drehzahlbereich bis etwa 3500 Umdrehungen in der Minute durch sein dumpfes Stakkato, das an einen V2 erinnert. Verantwortlich dafür ist der Kurbelwellenversatz von 180-270-270 Grad und die Zündfolge 1-3-2. In die homogene und damit berechenbare Leistungsentfaltung – gut vor allem im Gelände – meldet sich bei etwa 4500 Touren ein

kleiner, aber sanfter Extraschub. Im oberen Drehzahlereich reitet die Tiger auf einem gleichmäßigen Drehmomentplateau dahin. Die Tankverkleidung schützt die Beine gut vor der Witterung, die Scheibe ist mit dem gut in der Hand liegenden Bügel bequem auch während der Fahrt in sieben Stufen fixierbar. Die Brembo-Bremsen sind für Superbikes ausgelegt und fein dosierbar, wobei der Hinterradstopper durch frühes Ansprechverhalten erfreut.

Das Getriebe arbeitet sanft und erfreut durch kurze Schaltwege. Der Blipper ist in allen Modellen bis auf die Basis-Tiger Serie. Ohnehin geizen die Briten nicht bei der Ausstattung. Handprotektoren sind Standard und bis auf die Basis-GT gibt es auch einen Alu-Motor- bzw. -Ölwannenschutz, adaptives Kurvenlicht und Zusatzscheinwerfer sowie einen einfach zu bedienenden Hillholder. Der Funkschlüssel schließt auch den Tankdeckel mit ein und lässt sich deaktivieren, damit das Signal nicht von Unbefugten abgefangen werden kann. Und Fahrer- und Soziusplatz sind bereits für den Einbau einer Sitzheizung vorgerüstet. Das blendfreie Sieben-Zoll-TFT-Display ist Bluetooth-fähig.

Alle Modelle verfügen über ein exklusiv für Triumph entwickeltes semi-aktives Fahrwerk mit elektronisch gesteuerten Ventilen mit On- und Offroadmodus. Dazu gehört auch eine automatische Anpassung an den Beladungszustand. Ob es wirklich jeweils dreier Feinjustierungen für die Voreinstellungen der Dämpfung in den Modi „Normal“, „Sport“ und „Comfort“ bedarf, sei dahingestellt. Wir empfanden die Grundspreizung bei einer ersten Ausfahrt ohnehin als eher eng beieinander liegend. Ein besonderes Feature des Fahrwerks ist die „Luftsprungerkennung“. Haben beide Räder keinen Bodenkontakt mehr, geht die Sensorik davon aus, dass die Raubkatze den Sprung wagt und bereitet die Dämpfung auf eine entsprechende „härtere“ Landung vor. Ambitionierte Fahrer können bei der Rally ansonsten im Offroad-Modus Pro sämtliche Assistenzsysteme abschalten.

Keine Frage: Triumph wirft mit der neuen Tiger den Fehdehandschuh in den Ring. Uns hat er wie angegossen gepasst. Obendrein gibt es noch Wartungsintervalle von 16.000 Kilometern sowie vier Jahre Garantie. Auch hier haben die Briten die Nase vorn. (Jens Riedel, cen)

#### Daten Triumph Tiger 1200

Motor: R3, 1160 ccm  
Leistung: 110 kW / 150 PS bei 9000 U/min  
Max. Drehmoment: 130 Nm bei 7000 U/min  
Höchstgeschwindigkeit: k.A.  
Beschleunigung 0-100 km/h: k.A.  
Getriebe: 6 Gänge  
Antrieb: Kette  
Tankinhalt: 20 / 30 Liter  
Sitzhöhe: 850–895 mm  
Gewicht: 240–261 kg (fahrfertig)  
Normverbrauch: 5,1 l/100 km  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 119 g/km  
Preis: ab 17.750 Euro (Lieferkosten je nach Händler)

---

## Bilder zum Artikel



Triumph Tiger 1200 GT Pro.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Tiger 1200 GT Pro.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Tiger 1200 GT Pro.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Tiger 1200 GT Pro.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Tiger 1200 Rally Explorer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph

---



Triumph Tiger 1200 Rally Explorer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Tiger 1200 Rally Explorer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Tiger 1200 Rally Explorer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Tiger 1200 Rally Explorer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Tiger 1200 Rally Explorer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph

---



Triumph Tiger 1200 Rally Explorer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph

---



Triumph Tiger 1200 Rally Explorer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph

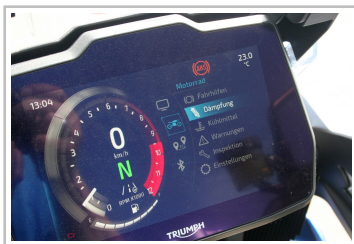
---



Triumph Tiger 1200 Rally Explorer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph

---



Triumph Tiger 1200.

Foto: Autoren-Union Mobilität

---



Triumph Tiger 1200.

Foto: Autoren-Union Mobilität

---



Triumph Tiger 1200: Eine „Tri-Link“-Zwei-Arm-Schwinge ersetzt die bisherige Ein-Arm-Schwinge mit innenliegendem Kardan.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Triumph Tiger 1200: Eine „Tri-Link“-Zwei-Arm-Schwinge ersetzt die bisherige Ein-Arm-Schwinge mit innenliegendem Kardan.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Triumph Tiger 1200: Eine „Tri-Link“-Zwei-Arm-Schwinge ersetzt die bisherige Ein-Arm-Schwinge mit innenliegendem Kardan.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Triumph Tiger 1200: seitlich angeordneter zweigeteilter Kühler.

Foto: Autoren-Union Mobilität

---



Triumph Tiger 1200 GT Pro (l.) und Rally Pro.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Triumph Tiger 1200 GT Pro (l.) und Rally Pro.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph

---